

## perception of the periphery and infrastructure of distance

*In opposition to historical city, with its hierarchy of places defined in the time, with clear relationships between monuments and city texture, there is new infrastructural spaces of the outskirts. The space of the infrastructures represent really the reference and, together, the foundation of the identity of the outskirts.*

percezione della periferia e infrastrutture  
di percorrenza  
di alessandra bozzelli

Parlare di “periferie” richiede sempre un approccio teorico ampio che tenga conto dei suoi numerosi e complessi aspetti; perciò il primo passo è stato quello di cercare delle categorie formali e funzionali che fossero in grado di descrivere la periferia così come facciamo da sempre con le città cosiddette “consolidate”. Oggi un diverso tipo di formazione urbano-territoriale sembra sostituire la città: una formazione dispersa, sprovvista di identità e di relazioni gerarchiche nell’organizzazione degli spazi; un continuum che prende la forma di reti punteggiate da frammenti alla scala variabile tra architettura e infrastruttura (autostrade, stazioni, aeroporti, shopping malls). Il non-luogo rappresenta lo scenario essenziale della modernità: esso è un prodotto paradossalmente deterritorializzato, legato al transito piuttosto che alla presenza. Esso è luogo nomade e vive non più, come quello della città consolidata, nella sua fisica presenza ed inconfondibile identità, ma nel tempo della percezione e dell’uso da parte del fruitore. Questo ci deve far pensare che essa non sia unicamente il risultato dell’inurbamento selvaggio dettato dalle leggi del mercato immobiliare ma che sia l’espressione di una cultura abitativa differente da quella moderna.

Ci accorgiamo che le categorie dell’analisi urbana classica si rivelano inadeguate a comprendere lo sviluppo e la deriva delle periferie... così un primo interrogativo si pone: è possibile la ricerca di un’interpretazione della periferia, non in opposizione alla città, ma intendendo la periferia come una formazione avente una identità propria? Nelle società a mutazione accelerata, dove le dimensioni degli habitat contemporanei sono di gran lunga superiori a quelle dei tessuti storici, la periferia assume un valore e una potenzialità spesso preminenti in rapporto al contesto dell’agglomerazione nel suo insieme. Reti infrastrutturali, diffusione metropolitana, ipercittà, non-luoghi, crescita di tipo frattale, destrutturazione formale e sociale, ibridazione: queste sono alcune delle parole-chiave che denotano i fenomeni della crescita urbana e territoriale. Gli insediamenti della dispersione sono periferia non solo in quanto aree di frangia, ma soprattutto perché generano la dissoluzione di quei principi e valori su cui si fonda l’esperienza collettiva e condivisa dalla città. Valori che attengono alla contiguità e alle relazioni fisiche e simboliche tra i materiali urbani (le case, i palazzi, le strade, la pedonalità, le emergenze patrimoniali e ambientali...).

Alla centralità della città storica, con la sua gerarchia di luoghi definiti nel tempo, con i rapporti leggibili tra monumenti e tessuto, tra quartiere-isolato-rete viaria, si contrappone la nuova centralità dello spazio infrastrutturale della periferia. È proprio questo *spazio delle infrastrutture* il referente e, insieme, il fondamento dell’identità della periferia.

Un tempo tutte le città avevano una maglia di strade contenuta in una forma compatta; l’identità del luogo era stabilita da una gerarchia architettonica di monumenti e spazi urbani che rappresentavano la collettività; la sintassi delle varie città si assomigliava ma nessuna città era uguale all’altra. Oggi il contesto della periferia è composto da strade di scorrimento, svincoli elevati, cartelloni pubblicitari, e grandi edifici banali circondati da parcheggi; la stessa cosa si ripete tante volte ma senza che vi sia una sintassi.

Lo sprawl si rifà ad un altro ordine, basato sulla dimensione e sulla velocità del mezzo meccanico e privo di intimità; lo spazio urbano viene dilatato e il tempo quotidiano, che prima dell’automobile era determinato dai movimenti del corpo, viene superato. Le auto che scorrono frammentano lo spazio; chi guida percepisce la strada e lo spazio circostante in modo diverso; la visione dell’autista si frantuma in una rapida successione di piani prospettici. Lo sprawl si distende lungo le vie di scorrimento, in un paesaggio composto da edifici solitari e vuoti ambigui<sup>1</sup>.

E a proposito dell'importanza data allo spazio dell'automobile R. Koolhaas scrive:

Nel programma urbanistico ora trovano posto solo i movimenti necessari, sostanzialmente quelli delle automobili; le autostrade sono una versione evoluta dei viali e delle piazze e occupano sempre spazi maggiori; il loro progetto, apparentemente mirato all'efficienza del movimento delle auto, in realtà è sorprendentemente sensuale, un'istanza funzionale che entra nella sfera dello spazio liscio. Il fatto nuovo in questa sfera della locomozione pubblica è che essa non è misurabile in termini di dimensioni. La stessa estensione produce una quantità di esperienze profondamente differenti; può durare cinque minuti oppure quaranta; non può essere condivisa quasi con nessun altro o con l'intera popolazione; può dare il piacere assoluto della pura, incontaminata velocità, oppure momenti di arresto forzato profondamente claustrofobici<sup>2</sup>.

L'osservazione del territorio attraverso la lente strumentale delle infrastrutture ha permesso di scrivere un'altra storia delle modalità insediative e trasformative del paesaggio italiano. Preso atto dei limiti di una visione incentrata sulle logiche meramente trasportistiche-funzionali e riconosciuta la natura transcalare dell'oggetto infrastrutturale, c'è la necessità di considerare l'infrastruttura come opera territoriale, e di conseguenza porre l'attenzione sugli esiti fisici del progetto infrastrutturale. La strada veloce non deve essere più intesa come nastro bidimensionale percorribile secondo modalità e velocità univoche, ma come elemento tridimensionale, che prende forma a partire dalla interpretazione delle specificità dei contesti attraversati, alla cui strutturazione fisica, funzionale e formale concorre. Il ripensamento della strada veloce deve passare attraverso successivi ispessimenti e dilatazioni della superficie stradale che, fisicamente e concettualmente, consentono, da un lato, la rilettura del concetto di area di sosta e, dall'altro, la complessificazione funzionale di quei punti – come gli svincoli – di attacco-scambio dell'infrastruttura con il territorio. L'attribuzione di significati innovativi alle aree di sosta, consente di definire lungo i tracciati di grande scorrimento, un sistema di spazi "intermedi" che preludono ed aprono al territorio attraversato, assumendo la dignità di luoghi urbani e il processo di specializzazione della strada veloce, che assume una serie di possibili configurazioni (l'infrastruttura-ponte, il fascio infrastrutturale, la strada-urbana, ecc.), in relazione alle caratteristiche territoriali esistenti, può dare vita ad un modello infrastrutturale, in grado di proporre nuove forme di organizzazione dello spazio urbano. Si assiste, così, alla perdita di significato della nozione di "sezione tipo" del manufatto stradale, che viene sostituita dal concetto di sezione variabile in funzione delle condizioni presenti al contorno. Il tentativo di coniugare linearità e trasversalità sul piano fisico-morfologico, allora, si traduce nel superamento della figura del "tubo" come metafora della strada veloce, e nella affermazione, come riferimento per il progetto, di un'immagine permeabile della superficie stradale, che, mediante un lavoro sui margini dell'infrastruttura, si deforma in relazione alle sollecitazioni provenienti dai contesti attraversati. Tutto ciò richiede un attraversamento continuo e costante di scale differenti che vede sovrapporsi alla scala geografica quella degli elementi costitutivi del territorio, ed ancora, alla scala complessiva quella del dettaglio. Il richiamo a "lavorare attraverso le scale", però, ha significato solo se si assumono la intersectorialità e la multidisciplinarietà come componenti imprescindibili del nuovo approccio progettuale, superando la logica autoreferenziale che in passato ha informato il progetto di infrastrutture.

L'azione genetica a scala urbana interviene sul sistema relazionale, sul rapporto tra le cose nello spazio interstiziale, sulle aree residuali prodotte e abbandonate della città contemporanea che avanza sul territorio per semplice addizione di oggetti. Sono queste le occasioni in cui il progetto di periferia riscopre la sua efficacia

nella trasformazione della città, operando prevalentemente ad una scala intermedia, tra quella sterminata che rivela la natura polverizzata degli insediamenti e quella esageratamente ridotta che si sofferma sull'aspetto puramente sensuale delle singole costruzioni; come una nuova "infra-struttura" questa strategia operativa si insinua tra le cose e si configura come ridisegno del suolo antropizzato, come costruzione di un tessuto connettivo all'interno degli insediamenti diffusi. Il "progetto di suolo"<sup>3</sup> quindi non si manifesta come semplice abbellimento della terra, ma si pone come struttura riorganizzativa dello spazio aperto, agendo come opera infrastrutturale, capace di fornire una diversa e inedita narrazione degli elementi urbani diffusi; "urbanistica della figura", così P. Eisenman ha definito questo processo conformativo in cui il progetto rinuncia alla realizzazione di nuovi oggetti discretamente distribuiti su un'area, bensì propone edifici ricavati incidendo letteralmente il suolo al fine di generare un complesso di figure che restituiscono edifici e topografia come un'unica e indissolubile entità, accogliendo i nuovi luoghi della città, quelli dell'attraversamento, del commercio, del divertimento.

Se la città tradizionale affidava ai monumenti e agli spazi pubblici il compito di darsi una identità stabile e condivisa, la città dispersa, la metropoli periferia, può assumere le reti infrastrutturali e le grandi opere pubbliche come elementi primari da cui partire nel suo ridisegno e nella sua riorganizzazione. La metropoli non è più, così, lo spazio del luogo, ma lo *spazio della distanza*, che si fa simultanea presenza. Spazio dell'attraversamento, dove l'abitare diviene anch'esso nomade: serie molteplice di punti in cui sostare o transitare, mai stabilizzarsi in modo definitivo.

## note

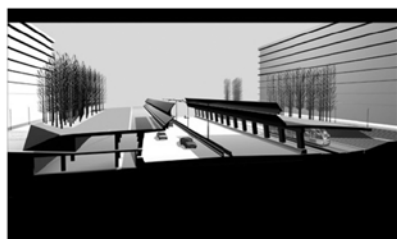
- 1 R. Ingersoll fa continuo riferimento alla tecnica cinematografica chiamata *jumpcut*: come il montaggio cinematografico ricomponi frammenti di spazio e tempo così l'intreccio delle varie infrastrutture crea un effetto di montaggio di velocità diverse.
- 2 Nella *Città Generica* di R. Koolhaas la strada non è più teatro delle azioni collettive dove accade qualcosa, non c'è più niente di collettivo, essa è "mero segmento del piano metropolitano continuo in cui le vestigia del passato fronteggiano le attrezzature del nuovo in una inquieta situazione di stallo..."; eppure queste nuove infrastrutture generano approcci e sensazioni differenti in coloro che le utilizzano per raggiungere le proprie destinazioni e l'esperienza della distanza e dell'attraversamento non è più solo un fatto collettivo.
- 3 "il progetto di suolo non si deve limitare semplicemente a ciò che appoggia sul suolo, ma deve riferirsi piuttosto al modo come l'organizzazione dei fabbisogni, incontrando storia e geografia del territorio, assume una configurazione durevole, significativa, restituisce un'immagine del senso della sua stessa modificazione... il suolo, non solo quello urbano, non deve essere solo tramite tecnico tra cose, ma sempre localmente qualificato rispetto ad una pluralità di usi possibili e di significati...". Il controllo, di cui parla B. Secchi, sull'assetto morfologico degli spazi pubblici, deve tener conto senza dubbio anche del rapporto di questi con la natura e qualità dei manufatti di completamento e di ordinamento e con la morfologia dei corpi edilizi che vi si affacciano. La difficoltà che deve venir oggi affrontata è proprio quella della penetrazione logica di un linguaggio che si costruisce dall'incastro necessario di questi elementi.



1.



2.



3.

## didascalie

1. Highway A4 Milano-Venezia: to search the old, to see the new
2. Genova: visual sequences
3. Barcelona, Gran Via delle Corti Catalane: the varying section makes the distribution of the flows and the functions rich and complex

## bibliografia

- Belli A., a cura di, *Oltre la città. Pensare la periferia*, Napoli, Cronopio, 2006.
- Cao U. e Coccia L., a cura di, *Polveri urbane*, Roma, Meltemi Babel, 2003.
- Donini G., *Margini della mobilità*, Roma, Meltemi Babel, 2008.
- Maffioletti S., *Paesaggi delle infrastrutture*, Venezia, Il Poligrafo, 2005.
- Mastrigli G., a cura di, *Rem Koolhaas Junkspace*, Macerata, Quodlibet, 2006.
- Santangelo M., Visconti F., *Progetto e trasformazione della città*, Napoli, Ed. Scientifiche Italiane, 2005.
- Scandurra E., Cellamare C., Bottai P., *Labirinti della città contemporanea*, Roma, Meltemi, 2001.
- Scateni S., a cura di, *Periferie*, Roma-Bari, Laterza, 2006.
- Secchi B., *Progetto di suolo*, in Casabella n° 520-521, 1986.